

CAMIONEROS: LA PESADA CARGA DE LA FABRICACIÓN LIGERA

Introducción¹

La logística y el transporte pueden ser tomados como el corolario analítico de las transformaciones ocurridas estas últimas décadas en el tejido industrial español, pues su emergencia e intenso crecimiento durante esos años están estrechamente ligados a los procesos de reorganización y flexibilización productiva de la denominada terciarización de la economía². Pero además, la logística –sector que ya estudiamos en un trabajo anterior³–, y especialmente el transporte de larga distancia, son una pieza esencial de la llamada «fabricación ligera», pues ha facilitado la progresiva fragmentación de los procesos productivos, la profundización en la externalización

Recibido 30-I-2013

Versión final 1-IV-2013

* Grupo de Investigación Charles Babbage en CC. Sociales del Trabajo, Departamento de Sociología III, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Complutense de Madrid. Campus de Somosaguas, 28223 Pozuelo de Alarcón, Madrid. Correos electrónicos: plopezca@cps.ucm.es, jafernandez@ayto-fuenlabrada.es

¹ Este artículo es una parte resumida del informe «Condiciones de vida y trabajo del camiónero de larga distancia en el entorno de Coslada, un distrito industrial del transporte en la periferia metropolitana madrileña» (114 pp.), incluido como estudio de caso del proyecto del Plan Nacional de Investigación: *Nuevos modelos de vida y trabajo en la Sociedad de la Información. El caso de las grandes periferias metropolitanas* CSO2008-04002 dirigido por Juan José Castillo.

² En el año 2007, año de fin de ciclo económico, había 666.100 personas ocupadas en España en el transporte terrestre, y entre los diferentes rubros de Transporte y Comunicaciones alcanzaban la cifra de 1.198.500 puestos de trabajo, es decir, el 5,6% de toda la población ocupada española lo estaba en esta rama de actividad, y el 3,1% tenía su puesto de trabajo en el transporte terrestre. Lo que confiere a esta actividad una relevancia que, más allá de lo económico, es también social.

³ Alas-Pumariño, A. y Fernández, J. A.: «Externalización de procesos y trabajo autónomo: los transportistas de mercancías en el sector de logística y distribución», en Castillo, J. J. (dir): *El trabajo recobrado. Una evaluación del trabajo realmente existente en España*, Buenos Aires y Madrid, Miño y Dávila, 2005, 79-122.

Sociología del Trabajo, nueva época, núm. 78, primavera de 2013, pp. 72-94.

de actividades de menor valor añadido, su subcontratación en cascada, o la externalización de los costes de estocaje tanto para fabricantes como para distribuidores. En definitiva, son, en cierto modo, las correas de transmisión de la transición hacia formas de competitividad basadas en la reducción de costes y tiempos de producción.

Pues en la logística y transporte, un sector que ha venido aportando casi el 6% del PIB nacional en estos años, confluyen dos relevantes factores vinculados a los nuevos modelos productivos: la propia importancia del sector como aglutinante de lo disperso en el territorio, como organizador de los flujos de producción y distribución; y las transformaciones en las relaciones laborales, como paradigma de la flexibilidad y la individualización que representa el trabajo autónomo dependiente, tal y como han puesto de manifiesto autores como Sergio Bologna⁴.

Por último, y como ha ocurrido en sectores como la construcción, se trata de actividades intensivas en trabajo manual, caracterizadas por el empleo precario y la debilidad de los trabajadores como colectivo, por lo que ha sido también uno de los sectores más sensibles a la actual recesión económica, tal y como mostraremos en las conclusiones. Razón por la cual utilizaremos a lo largo del texto datos estadísticos referidos a dos períodos claramente diferenciados: las cifras de evolución del sector desde los años ochenta hasta los años 2007-2008 (durante los años de conformación de la estructura del transporte y la logística actuales), y los datos posteriores a la crisis hasta el año 2013 (que se muestran especialmente al final del artículo).

1. La conformación del modelo de actividad de la logística y el transporte en España

Pero antes de ello, y para dar cuenta de las condiciones estructurales de conformación del sector en los últimos 30 años, dedicaremos unas breves notas a la configuración histórica del modelo logístico y del transporte de larga distancia en nuestro país.

Muy sintéticamente, el fuerte desarrollo de la logística y el transporte peninsulares en las últimas décadas está vinculado al proceso de reconversión industrial y reorganización productiva que arranca con ocasión de nuestra integración en la Unión Europea como país semiperiférico de bajo coste a mediados de los ochenta. La llegada masiva del capital transnacional, que alcanza su nivel máximo en el año noventa con una entrada de 1.800.000 millones de pesetas según el Banco de España, suponiendo el 18% de la Formación Bruta de Capital Fijo ese año, en primer lugar, y de forma generalizada, supone la integración en grandes grupos multinacionales de una considerable parte del tejido productivo español (el de las grandes líneas de bienes de consumo final y de servicios al consumidor).

La estrategia de estas corporaciones, en general, ha sido la de acaparar con ello la salida al mercado de esos productos, e iniciar a su vez, un ca-

⁴ Bologna, S., *Crisis de la clase media y posfordismo. Ensayos sobre la sociedad del conocimiento y el trabajo autónomo de segunda generación*, Madrid, Akal, 2006.

mino de externalización o deslocalización de las actividades de transformación, quedándose solo con las de montaje y venta final. En el ámbito de la logística de aprovisionamiento, logística de producción y logística de distribución estas compañías crearon, en primera instancia, departamentos semiautónomos dentro de sus empresas, para más tarde externalizarlos mediante su segregación o subcontratar esas actividades a otras empresas⁵.

Como correlato de ello, emergieron nuevas empresas de servicios, tales como los operadores de logística y distribución, que absorbieron esos fragmentos realizando dichas tareas para distintas empresas, y que fueron adquiridas, a su vez, por un conjunto de grandes grupos logísticos multinacionales. Grupos que comenzaron también a controlar y acaparar el negocio a nivel mundial. Por tener algún dato, a finales de este ciclo, en 2007, año de referencia para nosotros, solo cuatro multinacionales, Deutsche Post World Net, La Poste, TNT y ABX, daban empleo nada menos que a un millón de personas en Europa, facturando casi 100.000 millones de euros.

Pero estos grandes grupos logísticos, a su vez, en países del sur europeo como el nuestro, empezaron en la década de los noventa a externalizar actividades de menos valor e intensivas en trabajo físico: de hecho España está a la cabeza de la externalización de la logística en Europa, arrojando una media anual del 9% de incremento de subcontratación en el periodo 2001-2005, muy por encima del 5% registrado por el conjunto europeo. Y de entre las actividades externalizadas, la más importante en volumen de mano de obra es, sin duda, el transporte de mercancías, tanto de largo recorrido como capilar⁶.

De manera que la externalización de los servicios de transporte ha sido tanto directa (especialmente por parte de los grandes fabricantes de bienes de consumo), como indirecta (a través de las empresas de logística). Y en ambos casos se establecerán, de nuevo, distintos niveles de subcontratación: gran parte de las agencias de transporte del primer nivel de subcontratación contratarán, a su vez, los portes, a terceras y cuartas empresas, o, en último término, a trabajadores autónomos⁷: «[...] externalizar lo que es el servicio de la conducción, hasta ofrecérselo a los propios trabajadores de plantilla para que se pusieran como autónomos, y les siguen dando el trabajo que antes hacían como trabajadores de plantilla» (E2).

⁵ Al final de este episodio el porcentaje de empresas españolas que tenían externalizadas las actividades logísticas asciende al 77%, tasa 7 puntos superior a la media europea. Véase, Ernst & Young, *European Outsourcing Survey*, 2008.

⁶ Dentro del sector logístico, del total de la facturación el 57% corresponde a actividades de almacenaje y operaciones dentro de almacén y el otro 43% al transporte y distribución de mercancías, a pesar de que el peso del empleo en el transporte invierte esos porcentajes, alcanzando al 60% del empleo, lo que da cuenta de la menor composición del capital en esta última actividad.

⁷ Según la *III Encuesta Nacional del Transporte de Mercancías por Carretera* (Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1991), el peso relativo del transporte por cuenta ajena —el contratado a otras empresas o autónomos— era del 70% dentro del conjunto de mercancías transportadas en ese año.

Tal es así que llegaría un punto a mediados de la primera década del siglo XXI en el que las empresas de transporte se quedarán prácticamente sin transportistas en plantilla: por ejemplo, según el informe que la consultora DBK elaboró en 2006 para el sector, los operadores logísticos en esas fechas subcontrataban ya el 90% de los vehículos de reparto, el 76% de los remolques de camión, el 79% de las cabezas de camión, el 80% de los trenes de carretera y el 75% de los vehículos rígidos. Y este profundo proceso de subcontratación en cascada provocó una no menos intensa atomización del sector.

1.1. Atomización empresarial y autonomización del empleo

La atomización del transporte de largo y corto recorrido fue tan rápida e intensa como el proceso de subcontratación. Ya en el año 1996 el 71% de las empresas españolas del transporte de mercancías por carretera poseía solo un vehículo, otro 24% tenía entre 2 y 5, y solo el 5% restante tenía flotas de 6 o más vehículos; datos coherentes con el hecho que el 40% de los vehículos autorizados por entonces para el transporte de mercancías perteneciese a autopatronos⁸. El fenómeno fue tan intenso que, precisamente en la idea de que ese desequilibrio estructural y la fragmentación empresarial que presidían la actividad impediría afrontar debidamente los retos generados por la liberalización del mercado único europeo del transporte, la Administración española impulsó a finales de los noventa (Orden Ministerial de 24 de agosto de 1999) políticas de concentración empresarial que permitiesen al sector competir en el ámbito de la Unión Europea. No obstante, el peso de las tensiones estructurales hacia dicha atomización dio al traste con esas limitaciones. Pues, si bien se consiguió reducir en diez puntos el peso relativo de las empresas con solo una licencia de transportes a comienzos del siglo XXI, pasando de representar el 74% al 64% del total, esas empresas se han reconvertido en empresas con 1-2 trabajadores, cuyo número se ha incrementado en un 49% entre los años 1999 y 2009. Los autopatronos y los pequeños empresarios han sorteado esas limitaciones por distintos medios. Por ejemplo, mediante la creación de cooperativas de transporte, formadas por camioneros autónomos, éstos lograrán esquivar los requisitos de capitalización mínima que exige la ley sin tener que contratarse en otras empresas o emplear ellos mismos a otros trabajadores.

De resultas de ello, en España actualmente la estructura empresarial del transporte es muy diferente a la de otros países de nuestro entorno, pues mientras aquí tenemos ratios de aproximadamente 3 trabajadores por empresa, en Francia, Reino Unido o Alemania están entre 9 y 12. Estamos ante una de las ramas con menor índice de asalarización respecto al conjunto de los sectores productivos: mientras que los índices de asalarización global se movieron en España en torno al 84-86% entre el año

⁸ Colomer, J.V. (ed.), *El transporte terrestre de mercancías: organización y gestión*, Valencia, UPV, 1998. p. 22.

2.000 y el 2007, los del transporte terrestre lo hicieron entre el 68-69%. En 2008 el 59% de las empresas de transporte de mercancías eran autónomos sin asalariados y el 37% eran microempresas. En definitiva, mientras 14 de cada 100 personas ocupadas en España en el año 2007 eran trabajadores no asalariados, esa proporción se duplicaba con creces en el transporte terrestre, alcanzando a 32 de cada 100⁹.

Por otro lado, la alta proporción de trabajo autónomo entre los camioneros es solo la punta del iceberg de la precariedad e inestabilidad que caracteriza el empleo de los que sí están asalariados. Las contrataciones de conductores de camión asalariados durante la primera década del siglo xxi mostraban una altísima tasa de temporalidad: en torno al 75%, cuando para el conjunto de la economía se situaba en torno a tasas, ya altas, del 30%. Precarización contractual que se hace más grave si tenemos en cuenta que, según datos del Servicio Público de Empleo de 2008, el 61,2% de los contratos eventuales no tenían una duración mayor de seis meses. Lo que muestra además el alto grado de rotación al que someten las empresas del transporte a los conductores de camión eventuales. En el siguiente epígrafe veremos cómo esta atomización está vinculada a un proceso de fuerte individualización de las relaciones empresariales y laborales que centra la competitividad en torno al coste y la intensidad del trabajo.

2. Como un «saco de patatas»: cooperar y competir, o la esquizofrenia del asalariado autónomo.

Demasiados autónomos como para hacer huelgas, demasiados autónomos para pedir algo a nivel nacional, demasiados autónomos como para ponerse de acuerdo, en resumen demasiados autónomos para todo [F4 10-01-2011]

La metáfora del saco de patatas, que fue utilizada por Marx en el *18 Brumario* para referirse a las dificultades objetivas para el devenir en «clase para sí» del pequeño propietario campesino, parece adecuada para comprender las contradicciones que atraviesa la subjetividad del pequeño camionero autónomo; el empresario sin asalariados; o incluso una gran parte de camioneros asalariados, en tanto que estatuto laboral extremadamente ambiguo.

Tal es así, que, en el mundo del camión, nos comentaba un representante sindical:

hay muy poquita cultura sindical, porque... no tienen costumbre. Al final donde se van es a las asociaciones patronales de transportistas, ATA, FENADISMER... que les dan cobertura en muchos temas: legal, laboral, informativo» (E2). De

⁹ Son tasas mayores que incluso en el Comercio Minorista (30%) o la Construcción (14%). Y si nos centramos en los conductores, de las 424.244 personas ocupadas en el TMC [Transporte de Mercancía por Carretera] en 2008, aproximadamente 336.000 eran camioneros (235.000 –70% del total– de vehículos pesados), de los que en términos gruesos, 206.000 eran asalariados (61,3%) y 130.000 autónomos (38,7%).

hecho, este mismo entrevistado se quejaba de que esta dispersión hace que ni siquiera los sindicatos tengan un interlocutor fiable y representativo con quien negociar acuerdos: «Las asociaciones patronales no tienen un mecanismo que regule su representatividad a la hora de sentarse a la mesa (E2).

Lo curioso es que, al mismo tiempo, si bien la diferente relación formal respecto a la propiedad de los medios de producción (cuenta ajena *vs.* propia), como también acabamos de ver, no implica la ausencia de una relación de explotación capitalista, sí parece influir en la posición subjetiva o ideológica respecto a la regulación o el control del uso de dichos medios de producción. En la medida en que uno de los efectos del proceso de individualización que da lugar a la figura del autónomo o del empresario sin asalariados es su propia *autoexplotación*.

Por ejemplo, autónomos y asalariados tendrían, en principio, dos posturas muy distintas respecto a la regulación de los tiempos de conducción:

La legislación sobre materia de seguridad, y de conducción y descanso es muy compleja, estamos hablando de una actividad flexible pero que está muy rígidamente regulada. Cómo se puede conjugar una cosa con otra. Claro desde el punto de vista del trabajador [asalariado], dice ‘yo salgo de mi casa y a veces pasan hasta 12 horas hasta que vuelvo’. Pero realmente, de trabajo de conducción, ha hecho siete horas, el resto son descansos, que tiene que hacer por ley, o esperas. Entonces si aplicamos las ocho horas del trabajo del convenio colectivo pues es que no se podían transportar las cosas. Estarían dos días para llegar, cuando estás exigiendo la rapidez en la entrega. Es que cada cuatro horas y media de conducción hay que hacer 45 minutos de descanso obligatoriamente (E12).

No obstante, también los camioneros asalariados que trabajan en pequeñas empresas u ocupan empleos inestables, con salarios muy variables, asumen posiciones muy cercanas al autónomo. Lo que da lugar a posturas extremadamente ambiguas ante esas formas de control social sobre las condiciones de trabajo, tales como las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso, los tonelajes, los límites de velocidad, etc... Pues por una parte, a nivel colectivo, esas normas ponen límites a dichas formas de autoexplotación a favor de su propia seguridad, pero por otra, a nivel individual, suponen una limitación a las posibilidades de incrementar sus ingresos.

Todo ello se suma a la muy escasa presencia de los sindicatos de clase, ya que, además de las trabas a la subjetivación mencionadas, ante un panorama tan falto de regulación efectiva, tan competitivo, tan fragmentado empresarialmente, y con horarios de trabajo y jornadas laborales que imposibilitan en la práctica que el conductor entable relaciones con otros compañeros en su misma empresa, los sindicatos tienen muchas dificultades para movilizar a los trabajadores:

La acción sindical conlleva un trabajo tremendo, [...] un coste muy elevado en tiempo y en todo, porque todo tiene que ser a base de llamadas telefónicas

a la gente. [...] la acción sindical la tienes que concentrar en sábados y domingos, fiestas, que es cuando puedes hablar con la gente físicamente. [...] Y luego hay muchísimas empresas «blancas», que llamamos nosotros, que no tienen representación sindical. (E1: 24).

Sin embargo, esas mismas condiciones estructurales de la forma en la que se desarrolla la competitividad en el sector hacen que existan diversas asociaciones profesionales articuladas en torno a intereses corporativos en función de la posición que ocupan en el mercado. Lo que se ve reforzado por la peculiar estructura del sector (atomización empresarial, multitud de subsectores...) y da lugar a un sistema de negociación colectiva y un mapa de acuerdos y convenios muy denso y heterogéneo:

Con el Estatuto de los Trabajadores se cargaron la Ordenanza Laboral del Transporte, del año 71. Esa ordenanza se sustituyó por un Convenio Marco, el Acuerdo General para las Empresas del Transporte de Mercancías, que era de ámbito estatal. Pero después vino en cascada un Convenio Colectivo Provincial, uno por cada provincia. [...] Y después, en función del tamaño de la empresa, sobre todo en las grandes, hay pactos de empresas (E1).

Esa dispersión normativa ha facilitado a las empresas bordear los convenios, cuando no saltárselos directamente, por ejemplo registrando su actividad en provincias que establecen peores condiciones de trabajo y salarios: «los empresarios nos dicen: ‘es que el nivel de vida de Zamora o de Soria no es el mismo que el de Vizcaya o Barcelona’...

[...] muchas empresas lo que hacen es buscar lugares donde los convenios tienen salarios más baratos, para trasladar allí sus empresas, que es lo que han hecho con el Corredor del Henares y Guadalajara, porque la diferencia del Convenio de Guadalajara con el de Madrid es muy grande, hay en torno a 350 euros de salario de diferencia. Y después, cuando se han asentado allí, nos han propuesto convenios de empresa, con peores condiciones de trabajo. [...] ¡Y en derechos no te quiero ni contar!, verdaderas tropelías (E1).

Pero este marco regulador se hace aún más difuso si tenemos en cuenta que buena parte de la reglamentación laboral no afecta a los autónomos del sector. Por ejemplo, aunque esta situación se está subsanando, la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo (LETA) de julio de 2007 excluía «el transporte de su ámbito de aplicación. O también de la directiva europea de tiempo de trabajo, que hace una distinción entre falso autónomo y autónomo, es decir el autónomo dependiente» (E3).

Precisamente, respecto a esta última cuestión, se han mantenido y se mantienen posturas muy enfrentadas por parte de los diferentes colectivos: ya sean de trabajadores por cuenta ajena; de autónomos; o de pequeñas y medianas empresas; o de grandes compañías. De hecho, mientras que sindicatos muy representativos (UGT y CCOO) y grandes organizaciones patronales (ASINTRA, CETM y FENEBUS) apoyan la consideración del camionero autónomo como autónomo dependiente, las asociaciones de

pymes y, paradójicamente, las de autónomos (como FENADISMER), defienden la exclusión de estos del ámbito reglamentario aduciendo que «su inclusión ocasionaría importantes daños a la competitividad» y que «el control de la aplicación de la normativa a los transportistas autónomos no resulta factible por la imposible distinción entre su actividad laboral y empresarial»¹⁰. Postura que se explica también porque de esa forma los autónomos no tendrían que respetar la «encorsetante» regulación horaria de la directiva europea, pretendiendo así disponer de tantas horas de conducción como puedan o resistan. Así, cuando el 16 de junio de 2010 el Parlamento Europeo votó en contra de la exclusión de los transportistas autónomos de la Directiva de limitación de tiempos de trabajo¹¹, la federación de transportistas autónomos se mostró decepcionada, porque en su opinión «se agravará la situación de crisis económica que atraviesan en la actualidad las medianas y pequeñas empresas del transporte, por lo que [Fenadismer] continuará luchando para que el impacto de dicha norma sea el menos perjudicial para dichas empresas»¹². Por el contrario, la posición de la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF), a la que pertenecen UGT y CCOO, se manifestaba satisfecha con la votación, pues consideraba que, de lo contrario, se hubiese podido incrementar el tiempo de trabajo de los conductores autónomos de 48 horas semanales a un máximo de 86¹³.

Esta disparidad de criterios se reproduce también a otros niveles: en una entrevista que mantuvimos con el presidente de la autodenominada *Plataforma del Transporte* (E7), nacida con motivo de la huelga general del transporte de 2007, este nos manifestaba cómo la diferencia de criterios e intereses que mantenían con las grandes empresas, fue precisamente el motivo de que esta asociación de pequeños empresarios se desmarcara de los acuerdos alcanzados entre gobierno y asociaciones de grandes empresas durante la citada huelga. Pues la regulación de los precios de los portes no interesa a las grandes empresas de transporte que establecen los contratos con los clientes, o cargadores, ya que luego al subcontratar esas cargas a empresas de transportes o trabajadores autónomos no podrían

¹⁰ Véase: «Posturas enfrentadas autónomos Directiva tiempos de trabajo», en www.fenadismer.es. 08/03/2010

¹¹ La propuesta de la Comisión Europea, de la mano del Comisario europeo de Transportes, y defendida por el Partido Popular Europeo, promovía la exclusión de los autónomos de la Directiva de tiempos, argumentando que «no están sometidos actualmente a limitaciones del tiempo de trabajo en ningún otro sector de actividad», y subrayando que «la capacidad de elegir libremente su tiempo de trabajo, dentro de los límites de la legislación nacional, es consustancial a los trabajadores autónomos». Véase, «El PE incluye a los conductores autónomos en la directiva sobre tiempo de trabajo», en <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IMPRESS+20100615IPR76129+0+DOC+XML+V0//ES,16/06/2010>.

¹² «El Parlamento Europeo en contra de los transportistas autónomos», nota de prensa recogida en www.fenadismer.es, 16/07/2010.

¹³ Según el Secretario General de la ETF, «una semana laboral de 86 horas hubiese sido un falso regalo para los conductores autónomos». Véase: «Rechazo en el Parlamento Europeo de la semana de 86 horas para los conductores autónomos» en: <http://www.fsc.ccoo.es/webfsc/menu.do?Actualidad:Internacional:Actualidad:91380>, 21/10/2010.

obtener ningún margen de beneficio si los precios de tonelada/km estuvieran tasados.

Mientras que, por el contrario, las ayudas de carácter general o universal tales como el abaratamiento de los precios del gasoil, solo tenderían a beneficiar a esas grandes empresas que captan y subcontratan los portes, que verían ampliado el mercado de donde obtener sus porcentajes (supuestamente habría más contrataciones), no suponiendo una mejora para las pequeñas que realmente hacen el trabajo, dado que tendrían que abaratar sus precios por su propia competencia.

Curiosamente las movilizaciones que se realizaron al llegar la crisis, entre 2007 y 2008, mayoritariamente las convocaron y las llevaron a cabo los empresarios, especialmente los medianos y los grandes, a través de sus distintas asociaciones [Agrupación Nacional del Transporte, Plataforma del Transporte, etc...]. Pues son los que disfrutan de una coordinación y un control del negocio suficientes como para poder para paralizar el tránsito de mercancías por carretera durante varias jornadas. Por lo que no es extraño –aunque sea otra importante paradoja– que algunos de los contenidos de las reivindicaciones y los acuerdos de esas huelgas puedan estar orientados incluso a reducir derechos de los trabajadores por cuenta ajena: aumentar la jornada de trabajo, rebajar o aplazar los costes de la Seguridad Social, abaratar el despido, etcétera.

Ahora bien, se da la circunstancia añadida de que quienes al final se sientan a negociar con el gobierno con ocasión de estas movilizaciones, por su mayor presencia en las organizaciones reconocidas de la patronal, son más bien las grandes empresas, enfrentadas a su vez a las pequeñas empresas, y que son, por otra parte, las que menos participan directamente en la actividad, esto es, justamente aquéllas que no tienen ni camiones ni conductores en nómina, y cuya apuesta es precisamente la de liberalizar al máximo el mercado.

Por otra parte, hubo que esperar hasta el año 2011, cuando ya la crisis económica arreciaba con extremada dureza, para que asociaciones de autónomos como FETRANSA (Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías, que agrupa nada menos que a 130.000 autónomos) convocaran distintas movilizaciones orientadas a fijar un coste mínimo de los portes a través del Observatorio de costes del transporte de mercancías «para tener una referencia que impida a las grandes empresas imponer tarifas abusivas» aunque no fructificaron. [Véase «Los transportistas amenazan con huelgas en semana santa» *El País*, 21-03-2011.]

En definitiva, este cúmulo de situaciones paradójicas que viven cotidianamente los agentes productivos, las propias contradicciones entre las condiciones objetivas y subjetivas de los trabajadores, y la dispersión de intereses y de formas de identificación y movilización colectiva, se relacionan con el doble vínculo estructural entre competencia y cooperación que, aunque es consustancial a la propia condición salarial del individuo moderno, se evidencia, de forma más clara, en entornos de trabajo tan intensivos en trabajo manual como este.

Al punto de que para el transportista de largo recorrido, la regulación colectiva de los límites a la intensificación del trabajo es tan necesaria

como la superación unilateral de dichos límites:

Siempre me ha llamado la atención que a cualquier trabajador de cualquier oficio se le ha premiado por hacer horas extras y a nosotros si nos pasamos 5 minutos nos denuncian con medio salario. [F4 30/12/2010]

Por ejemplo, el imán, o la «piedra» como se le llama en el argot, que colocado en la caja donde los tacógrafos registran la información consigue inutilizarlos, condensa estas tensiones como pocos ejemplos¹⁴. Aunque sirve para controlar el alargamiento de la jornada y la intensificación del trabajo, y en ese sentido hace efectiva la mejora de las condiciones de trabajo de los camioneros, también es una forma de control que les impide organizarse el tiempo de la jornada laboral de otra manera que fuese más productiva a sus intereses salariales (realización de alguna hora extraordinaria, adecuación más racional de ciertos recorridos internacionales que necesitan de más de 9 horas de conducción, etc.). Aunque también aquí, volvemos a encontrar diferentes posturas respecto del tacógrafo en función de la «relación con la actividad» formal del trabajador. Pues, «[...] el reglamento 561 y el tacógrafo digital, para un trabajador asalariado, es lo mejor que han podido hacer, porque va todo regulado, te regula la jornada, te regula los descansos, que no se pueda saltar ni un descanso; y eso es muy bueno. Pero para un autónomo es un castigo [...]» (E2).

3. Individualización + intensificación = Autoexplotación

La individualización de la relación salarial es precisamente uno de los medios principales para aplicar modelos de gestión basados en la intensificación del trabajo. Pues en procesos productivos en los que la cantidad de producción tiene una relación directa con la carga de trabajo global entregada por el operador, la vinculación formal de dicha carga con el salario que percibe —o la sola conservación del empleo— es, por un lado, la vía para abaratar su coste en términos globales (todos los trabajadores compiten entre sí exclusivamente mediante incrementos de carga de trabajo o rebajando su remuneración), y por otra, la forma de asegurarse de que el trabajador realiza su trabajo sin perder tiempo, especialmente en actividades como esta donde no hay posibilidad de un control directo del trabajo por parte el empleador.

Al interior del sector la autoexplotación que resulta de la individualización y la intensificación del trabajo se produce, en primer lugar, por la fragmentación del obrero colectivo entre las empresas que se sitúan en distintos escalones de la cadena de subcontratación. Lugar que muy a

¹⁴ El tacógrafo, un mecanismo digital que va inserto en la cabina del camión, de forma que el conductor pueda visualizarlo y ponerlo en funcionamiento al introducir su tarjeta personal, se comunica con un sensor instalado en el motor, registrando toda la información sobre la velocidad y los tiempos de conducción y descanso del camión y del conductor, ya que dicha información queda anotada también en su tarjeta.

menudo está ligado a las diferentes condiciones de trabajo que existen en sus centros productivos: «[...] las grandes empresas tienen mejores condiciones sociolaborales, mejores condiciones económicas, mejores condiciones de trabajo, y en las empresas más pequeñas pues lo que realmente sucede es que nos encontramos con que ni siquiera a veces se llegan a aplicar los convenios colectivos mínimos de aplicación del sector» (E1). Ello explica, entre otras cosas, que existan sustanciales diferencias en cuanto a condiciones de trabajo estipuladas en los convenios de empresa particulares y los convenios sectoriales provinciales o nacionales –que marcan condiciones muy mínimas–; y también que las ventajas que ofrecen estos convenios particulares correspondan, sin embargo, a pluses variables no consolidados estrechamente ligados o supeditados a la carga individual de trabajo que esté dispuesto a aportar cada conductor.

De esta forma, la competencia entre empresas se traslada directamente a la propia competencia entre los trabajadores asalariados que se emplean en ellas. Pues la desregulación del mercado de trabajo; la flexibilización de la negociación colectiva; la liberalización del sector; la propia naturaleza del trabajo; y el uso de las nuevas tecnologías de la información, han transformado el mercado de los portes en una subasta continua en la que los precios se actualizan casi en tiempo real:

Antiguamente existía un acuerdo tarifario de tarifas máximas y mínimas, en función de la distancia y el tipo de mercancía. Con la liberalización, esto no se pudo mantener. Ahora los precios son libres, ¡pero claro! El tema es que hay un cargador y muchos transportistas. [...] [Entonces] se establece una subasta a la baja, y el que más barato oferte ese se lo lleva. [...] A la gente le aprieta la letra, no quiere aumentar gastos, etc., etc., con lo cual las tarifas siempre están muy ajustadillas, muy tirando a la baja. Es un problema de organización del sector, de un mercado con exceso de oferta, y por eso los precios bajos que imponen los cargadores (E3).

Tal es así que el arquetipo actual de estas tensiones lo constituyen las bolsas de carga:

[¿Cómo es eso de las bolsas?] «Pues son subastas. Las subastas lo que hacen es sacar los precios. Entonces la gente accede a eso, y contrata, y eso suelen ser las agencias, pero claro si tú eres una agencia, y a ti te han ofrecido 100, lo has puesto a 90, y te lo cogen a 90, y lo bajas más, y te lo siguen cogiendo [...] y eso suelen ser las agencias. Pero el efecto ha sido ese. Entonces ante una cantidad determinada de camiones en trabajo, este sistema que teóricamente es bueno para un transportista concreto, es malo para el transporte en general. Porque además aquí tenemos una cuestión tradicional, y es que la salida suele ser a un precio normal, pero el problema es lo que se llama los retornos. Entonces si tú has obtenido un buen precio para salir, para volver, pues puedes volver a un precio menor. No deberías hacerlo, pero se hace. Aunque no cubran el gasóleo, porque todo lo que me lleve, como tengo que volver y el incremento de costes tampoco es grande vaya vacío o cargado, siempre consumo más pero bueno, como me llevo algo de dinero, pues entonces eso ha

hecho que los retornos sean más baratos. Y los retornos son los que se buscan a través de internet. Entonces pues ha sido una ventaja en el sentido que vas con menos kilómetros vacío, pero al que sale de su casa, y le estás haciendo tú el retorno, le estás bajando el precio de salida también. Y el efecto global ha sido una bajada del precio (E12).

Estas bolsas de carga como *Wtransnet* o *Teleroute* funcionan a nivel nacional e internacional con sofisticados sistemas informáticos que ajustan oferta y demanda instantáneamente (lugares de carga y descarga, distancias y precios ofertados y demandados) y que permiten incluso a los clientes ofertar pequeños grupajes en palets aislados que luego son reunidos por el propio sistema para completar un porte. Para participar en estas bolsas los transportistas deben hacerse socios pagando una cuota.

Pero es la figura del camionero autónomo la que muestra, más que cualquier otra situación profesional, cómo la aparente autonomía de la cuenta propia está atravesada por relaciones de producción de capital a veces más alienantes y explotadoras que la cuenta ajena.

En primer lugar, la figura del falso autónomo revela el grado más acabado del fetichismo de la mercancía fuerza de trabajo, cuando las relaciones sociales de explotación (la venta de la capacidad de trabajo por un tiempo determinado) se presentan directamente como relaciones mercantiles en las que se intercambia el producto del trabajo propio (y ni siquiera ya una determinada cantidad de trabajo como aparentemente presupone la relación laboral). Pero, así como en la relación laboral el salario no retribuye realmente la cantidad del trabajo entregado sino el valor de la fuerza de trabajo arrendada por el comprador, aquí ocurre lo mismo, con la diferencia de que desaparece formalmente el antagonista de clase –la mediación que sostiene el mito de una negociación entre personas iguales y libres (empleador y empleado)–, pues aquí el explotador está interiorizado por el propio trabajador.

Ello está vinculado, por ejemplo, con la creencia de que la cuenta propia es más onerosa, globalmente considerada, que la ajena¹⁵. Cuando es falso:

[...] el sector no es atractivo. El sector lo hacen atractivo los voceros del transporte, que vienen a decir que se gana mucho dinero, ... pero cuando ves lo

¹⁵ De hecho ese es el ideal mayoritario de los camioneros asalariados: ahorrar y ganar experiencia hasta poder autonomizarse. Lo cual explica que los transportistas autónomos son quienes llevan más años de conducción a sus espaldas, pues el 76% llevan más de diez años como camioneros, mientras que en el caso de los asalariados sólo el 57% tienen esa antigüedad.

Estos y otros datos referidos a las condiciones de trabajo concretas de los camioneros de larga distancia en España, los hemos extraído de los resultados de la *Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*, publicada en septiembre de 2007, por el Instituto de Salud Carlos III y financiada por el Ministerio de Fomento. Se trata de una Encuesta realizada a 1.000 conductores durante el año 2004 en un área de servicio estratégicamente escogida: el Área 103 (km 103 de la A-2). Agradecemos a la Federación de Transporte de CCOO que nos cediera los resultados brutos de esta encuesta, a la que nos referiremos en adelante como «ESC».

que se gana, lo que percibes a final de mes, si tu sumas las horas trabajadas, el sacrificio, el desarraigo, la peligrosidad, la penosidad. Si sumas todo esto, ahí no hay dinero. ¿Qué ocurre?, es cierto que hace años se tenían unas retribuciones superiores a otros sectores, pero llevamos ya años que no (E1).

Muy a menudo esa mayor remuneración se consigue a costa de una sobrecarga de trabajo: sabemos que los autónomos duermen en cada pernocta o descanso -obligatorio cada ocho horas de conducción- menos horas de media (de 5 a 7 horas) que los asalariados (de 7 a 8 horas) [ESC]. Además, probablemente dediquen este tiempo a tareas más pesadas, como las de carga y descarga. Pues, si ya de por sí un 40% de todos los conductores, realizan “manipulaciones de carga”,» (uno de los motivos de queja más frecuentes en el sector que además está prohibido por la Ley de Ordenación de transporte terrestre LOOT), considerando solo los autónomos, este porcentaje asciende al 56%. Un conductor nos comentaba, por ejemplo, que la descarga del camión con *transpalet* eléctrico se cobra a unos 18 euros, y si ésta era manual, a 24 euros (E22).

Pero también los relativos mayores ingresos brutos del autónomo son compensados por los crecientes gastos que implica la intensificación del uso de los medios de producción: los autónomos suelen utilizar vehículos más antiguos que los asalariados: mientras que para el conjunto del sector solo un 40% de los vehículos tiene más de cinco años, en el caso de los autónomos esta cifra asciende al 50%, constituyendo un factor de riesgo laboral añadido [ESC].

Además, y tal y como nos explicaba el presidente de TRADIME, la asociación de pequeños empresarios del transporte, la impresión de que los autónomos disfrutan de mejores condiciones económicas que los asalariados, se difumina rápidamente una vez descontados también todos los costes contantes que conlleva la cuenta propia:

El transporte es muy engañoso en el sentido de que se factura mucho, de que hay que facturar mucho para llegar a fin de mes, según el observatorio de costes que hace el ministerio, entonces si divides entre los días laborales estamos hablando de que alrededor de 200 € día, es lo que te cuesta, salvo que haya un margen de un 10 a un 15% en función de una serie de cosas, porque puedes incorporar amortización del vehículo, etcétera, pues estamos hablando en torno a los 240 € diarios. Entonces claro tú tienes que facturar al día por lo menos 500 €, para que te quede para comer, para pagar eso y algo de beneficio. Entonces qué ocurre, que claro multiplicas eso y las facturaciones en el transporte son muy grandes, pero empiezas a descontar el precio del gasóleo, y el resto de costes, y lo que queda es muy poco. De una facturación enorme que puede ser a lo mejor de 10.000 € al mes, al final limpios te quedan a lo mejor 2.000, y claro es un riesgo muy grande, porque si tú tienes que adelantar 10.000 € para sacar 2.000, porque el precio no lo cobras a lo mejor inmediato, a pesar de la ley de morosidad y de todas las protestas que hacemos, la morosidad se ha incrementado y estamos hablando de 120 días. Pues tú tienes que adelantar el dinero que pagas mensualmente, cobrar a tres meses, y encima que te quede poco dinero, pues la verdad es que la situación está bastante difícil (E12).

Más aún, las propias condiciones de la creciente competencia hacen que los recursos económicos acumulados deban ser destinados, a riesgo de perder competitividad, a conseguir un mayor grado de capitalización, y a tener que amortizar dicho capital productivo en el menor tiempo posible, generando un círculo vicioso del que es difícil salir si, como ocurre en la mayoría de los casos, entra en juego la financiarización de la inversión. De tal forma que incluso la pequeña esfera de autonomía vinculada a la propiedad de los medios de producción resulta también un mero espejismo: pues para pagar los camiones y las tarjetas de transporte los autónomos contraen importantes deudas, bien con sus empresas de origen, bien directamente con las distintas instituciones financieras, que se ven obligados a renovar cuando terminan de pagarlas, para poder renovar sus propios medios de trabajo:

[...] si sumas treinta y tantos mil [euros] de la tarjeta, más el vehículo, aunque sea de segunda mano, estás hablando de una inversión muy grande. El camión, si lo compras nuevo, unos 100.000 o 120.000 –estamos hablando de camión con remolque–, si estás hablando de usado, pues menos. [...] Quiero decir que el *pack* completo pues podemos hablar de una cosa media de 150.000, sumando las dos cosas. Así que el autónomo trabaja como nadie, porque tú estás avalando con tus bienes presentes y futuros, es decir aunque seas una sociedad limitada, si no tienes un capital fuerte, qué ocurre, que el banco para darte dinero para comprar el camión, pues tú tienes que poner el piso en garantía, o tus padres firman y avalan. Entonces qué ocurre, que el pequeño empresario, es que aguanta hasta más allá de lo que puede (E12).

4. *El duro y vulnerable camionero, paradigma de la sociedad del riesgo*

El transportista no tiene una seguridad, es cierto que hoy en día nadie tiene una seguridad en su puesto de trabajo, pero en el transporte todavía es más duro, los precios están... fluctuando siempre, precios libres, y un servicio que tú estás haciendo por un porte puede venir alguien y negociarlo a la baja, y... (E24).

La flexibilidad bajo la que se legitima la progresiva arrelacionalidad de las transacciones es el paraguas bajo el cual se trasladan los riesgos derivados de las oscilaciones del mercado o de los incidentes en las entregas a los escalones inferiores en la cadena de subcontratación del transporte.

En primer lugar, existe una alta rotación en el sector. Si bien la de camionero suele ser una profesión de relativa larga duración, ello contrasta con la alta inestabilidad en el empleo: las tasas de rotación son muy altas, en las encuestas que manejamos solo el 15% de los camioneros ha trabajado en su empresa actual más de diez años (ESC). Algo que corrobora el encargado de una gran empresa de transportes: «En este

sector hay mucha movilidad, muchísima. [El camionero] busca rutas que haga la empresa a nivel tanto nacional como internacional que les puedan resultar atractivas, y tener mejor salario. [...] todo el mundo nos movemos por dinero» (E9).

Y esta incertidumbre no solo se materializa en la inestabilidad en el empleo, sino en todo un conjunto de situaciones cotidianas vinculadas a la propia naturaleza del trabajo. En el caso de los autónomos, por ejemplo, la empresa que los contrata no paga los costes derivados de los tiempos de espera en las cargas y las descargas, que son muy comunes, y que es muy difícil que sean compensados por los cargadores. El autónomo, o la empresa subcontratista, soporta los riesgos derivados de la dificultad de conseguir retornos que hagan competitivos los precios de los portes.

Además, la presión de los tiempos vinculada a los sistemas de fabricación justo a tiempo hace que sea el chófer, y a ello precisamente dedica un tiempo considerable de los descansos en carretera, el que tenga que sincronizar esos horarios con la regulación de los tiempos de conducción en las rutas y con la jornada semanal:

Y luego hay otra cuestión que nace de los propios modelos organizativos, y es la entrega de mercancía *just in time*, que te ponen a qué hora hay que descargar... ¡cuando te dan el fax para ir a cargar ya te ponen a la hora que tienes que estar allí, el día y la hora!. [...] Y muchas veces el recorrido no lo puedes realizar en el tiempo que te están dando, [...]. Y esto genera mucho estrés, además de peligro en el tema de la seguridad vial (E1).

Esta sincronización alcanza un grado de ajuste tal (coincidencia de los descansos obligatorios después de las descargas) que cualquier mínimo retraso en la carga o la descarga supone pérdidas de tiempo para el camionero proporcionalmente mucho mayores¹⁶:

[...] estamos en un sistema muy flexible en el que no puedes calcular las circunstancias del tráfico, el tiempo, ni cuando te van a cargar o descargar, tienes horas de entrega, y a su vez tienes una legislación laboral rígida, que te dice que no puedes conducir más de tantas horas seguidas, cada ciertas horas tienes que hacer un descanso, cada dos semanas tienes que hacer un descanso, hay descansos semanales, bisemanales, [...] Y en el momento en que tengas kilómetros de menos también tienes un problema, porque igual problema es una cosa que otra, es imposible que te coincida después todo (E12).

Los nuevos sistemas de navegación vía satélite permiten también a las empresas aumentar el control sobre los conductores, pues pueden saber dónde se encuentra el camión, cuánto retraso lleva, a qué velocidad circula, o el estado de las carreteras, siendo este otro importante elemento

¹⁶ “Y aquí en Alemania, si llegas antes de tiempo a la plataforma, te toca esperar, pero como llegues un poco tarde te arriesgas a volverte a España con la mercancía”, afirma Ismael. “Alemania no es país para camioneros”, *El País*, 5-6-2011

de presión sobre la conducción. Por ejemplo, en uno de los foros de internet consultados se quejaba un conductor de que «Hoy en día somos pilotos, nada de chóferes. Hoy, estamos leyendo lo que está escrito sobre una pantalla: 'La posición, la temperatura y la apertura de las puertas vigilada por GPS'. Existe alguna empresa donde un camión no se mueve un metro sin saberlo la empresa?» [Preguntándose irónicamente de paso que entonces «¿Cómo es posible que un chófer pise el disco?» –sin saberlo la empresa, claro está–] F2 consultado 07/04/2011.

Pero además de todo ello, la variabilidad de las jornadas laborales y de las distancias de los trayectos de una semana para otra, suponen nuevos factores de incertidumbre que incrementan la carga mental de este trabajo y que se amplifican cuando los chóferes tienen familia y ello afecta a la planificación de las actividades familiares en el corto y el medio plazo:

Uf!!! Nunca había una hora de inicio fija, solo el lunes, que era dependiendo del cliente y de la hora de llegada asignada, en el caso de la fábrica de papel de Sils (Girona) había que descargar a partir de las 06h, otros a las 07.30h, 08, 09.... y el resto de días dependía mucho del tacógrafo, es decir, de las horas de descanso (9 u 11 según el día y la urgencia) (E23).

Por último, la inseguridad ciudadana en los descansos de los trayectos es otro de los elementos de riesgo más presentes en los relatos de los conductores. El robo del camión supone perder no solo la inversión de capital realizada, sino también la fuente de nuevos ingresos, aunque no sea tan frecuente como los robos de mercancía o de gasoil, que pueden acarrear, sin embargo, la pérdida del beneficio del porte realizado. Conocemos casos en los que los robos ocasionan, además, desperfectos en el depósito o en la cabina del conductor, y en alguna ocasión los atracos se producen incluso con el conductor durmiendo dentro de la cabina, mediante gases somníferos. Por ejemplo, el hecho sorprendente de que algunas cabinas vayan dotadas con detectores de este tipo de gases indica que estas prácticas no son infrecuentes.

5. Los efectos de la intensificación del trabajo como factor de competitividad: desgaste, fatiga y accidentalidad laboral

Sí, te mata, te mata, es que... no sé, envejeces antes, y luego aparte toda la, todo el tiempo te va afectando [...] la crisis y, los problemas que te han ido surgiendo, al sector también... Todo eso a la persona, es una mochila que vas llevando y que se va llenando... (E23).

La evolución de la siniestralidad laboral es uno de los indicadores sociales más utilizados por la sociología del trabajo para evaluar la intensificación del trabajo en una actividad determinada. Y el TMC es uno de los trabajos con mayor índice de incidencia –el «Trabajo más mortal», según el

diario *El País* de 19-2-2006—, que además se ha incrementado en los últimos años¹⁷.

En un estudio anterior, sobre los transportistas de reparto capilar, ya mostrábamos que esta actividad estaba presidida por una alta accidentalidad, como consecuencia de las situaciones de fatiga y estrés que les procuraba la extensión e intensificación del trabajo. También señalábamos allí las dificultades a la hora de disponer de estadísticas oficiales al respecto, en tanto que éstas se limitaban a computar los trabajadores afiliados a la Seguridad Social, lo que inevitablemente dejaba fuera a buen número de profesionales del transporte, en tanto que las dos terceras partes, como sabemos ya, eran trabajadores autónomos, con índices de accidentalidad todavía más altos¹⁸.

Altas tasas de siniestralidad que resultan todavía más dolosas para los trabajadores si consideramos que se trata de accidentes que, en muchos casos, quedan fuera de la cobertura a que en otros ámbitos laborales están obligadas las empresas mediante sus compañías de seguros: cuando el trabajo es por cuenta propia, cuando el conductor infringe la normativa de tráfico, cuando el conductor es el propio empresario y no da parte del accidente a su compañía, etc. Ello unido a la atomización que presenta la estructura empresarial, pues a medida que las plantillas son más pequeñas, los trabajadores tienen más dificultades para reivindicar la aplicación de la ley de prevención o declarar los accidentes laborales por la ausencia de planes y delegados de prevención.

Por eso, tal y como nos señalaban desde una de las principales asociaciones de microempresarios del sector, aunque estamos ante una de las actividades que presenta gran variedad y cantidad de riesgos para la seguridad y salud de los transportistas, es una de las actividades donde más difícil es aplicar políticas de prevención:

Llevamos años haciendo estudios. Pero ¡claro! ¡nos quedamos en los estudios! [...] lo que no hemos llegado es a la práctica, [...] involucrar más a las empresas en el tema de prevención, [...]. Y ahora lo que queremos es que se vayan concienciando, porque ¿sabes cuándo se acuerdan de la prevención de riesgos laborales? ¡Cuando viene la inspección! (E5).

¹⁷ La citada *Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera* [ESC] mostraba que un 12% de los conductores encuestados tuvo algún accidente de trabajo en los dos últimos años anteriores a la consulta (2004). El 63% de los cuáles se produjo en «circulación» y el 23,7% en «labores de carga y descarga»; siendo más alta la prevalencia de accidentes entre los conductores que realizan trayectos internacionales (14,1%) que nacionales (10,9%).

¹⁸ Un estudio reciente sobre esta condición muestra que en el año 2012 el índice de incidencia de accidentes de trabajo graves en los trabajadores autónomos de la rama del Transporte y el almacenamiento es del 66,6, el tercero más alto de todas las secciones de la CNAE, y el primero (73,98) incluyendo accidentes de tráfico en jornada de trabajo. Díaz Aramburu, C.; Zimmermann Verdejo, M.; de la Orden Rivera, M. V.: *Análisis de la siniestralidad de los trabajadores autónomos con la contingencia de accidente de trabajo y enfermedad profesional cubierta en 2011*, Madrid, Instituto Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo, 2011.

No obstante la siniestralidad –el daño súbito a la salud–, es solo el indicador más visible de todo el conjunto de impactos en el estado interno del conductor que provoca la vida en el camión: además del accidente hay otro importante conjunto de daños sobre la salud, como las enfermedades profesionales, y otros no tanto, como la fatiga, el desgaste, el envejecimiento prematuro... Por ejemplo, es muy difícil encontrar conductores de más de 50 años en las carreteras, sobre todo realizando transporte de larga distancia [solo un 35% de los conductores en el transporte de larga distancia es mayor de 40 años [ESC], y solo un 15% de los conductores de camión de más de 3.500 kg tiene más de 50 años]: pues «lo que sí que es verdad es que los conductores que van conduciendo mucho tiempo, por su tipo de trabajo, tienden a tener problemas físicos, sobre todo de espalda, a partir de los 45» (E11). En este tipo de transporte los camioneros declaran pasar más días fuera de sus casas, duermen menos horas de media en cada pernocta en viaje; perciben un mayor «apremio del tiempo»; y realizan más horas de conducción a la semana, más frecuentemente de noche y en festivos (ESC). Por esa razón también la siniestralidad se concentra en las cohortes de conductores más jóvenes: los trabajadores menores de 40 años sufren el 41% de los accidentes.

El ajuste del precio de los portes y el aumento de los dispositivos de control sobre las horas de conducción ha hecho que la forma de mantener la remuneración salarial venga de la mano del recorte en las comodidades durante las rutas. Por ejemplo, el 84% de los camioneros declara dormir en la cabina del camión cuando pernoctan en carretera, y muchos de ellos han pasado a “comer de cajón” (llevándose la comida de casa). Estos y otros son factores que dificultan el descanso y provocan otro tipo de efectos sobre la salud (problemas gastrointestinales y del aparato circulatorio, por ejemplo). De modo que los estresores antes mencionados, unidos a la mala alimentación y los problemas causados por la ruptura de los ritmos biológicos de sueño y vigilia se manifiestan en la alta frecuencia de problemas gastrointestinales, que afirman sufrir un tercio de camioneros. Así mismo, el 70% de los conductores declara tener alguna molestia de carácter musculoesquelético (ESC). Razones por las cuales el 34,2% de los conductores declara haber asistido a consulta médica en el año anterior a la encuesta, siendo el “dolor de espalda” (38,3%) el motivo más frecuente de dicha consulta.

El Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo señala, además, que el Transporte Terrestre de Mercancías genera otros problemas de salud relacionados con «el estilo de vida inducido por la propia profesión...

[...] se observan mayores tasas de mortalidad que la población general. Se recogen mayores tasas de ingresos hospitalarios por enfermedades cardiovasculares e intestinales crónicas. Destaca también la alta prevalencia de problemas musculares. Especial atención merecen los resultados sobre fatiga y alteraciones del sueño por su relación con los accidentes. Entre las variables que más consistentemente aparece referida en la literatura es el número de horas de conducción y/o trabajo. Los conductores que trabajan más horas tienen más probabilidad de presentar patrones de vida menos saludable, mayor sobrepe-

so, y consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, también refieren más problemas de salud. También más fatiga y somnolencia así como mayores tasas de accidentes de trabajo»¹⁹.

Conclusiones: un trabajo de usar y tirar

En febrero del año 2009, cuando esta investigación iniciaba su andadura, una noticia aparecida en un diario de tirada nacional, nos reafirmaba en la oportunidad y pertinencia del estudio y el caso escogido: «Camioneros en quiebra, el otro drama de la carretera: en seis meses han desaparecido más de 6.000 empresas de transporte [...] cerca de 200.000 camiones, un 40% de la flota española, están parados» [*El Mundo*, 17-02-2009]. El parque de vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías se ha reducido de los 400.000 a los 349.593 entre 2007 y 2011. El número de operaciones de transporte ha pasado en esos años de los 332 millones a los 200. Lo que ha supuesto pasar de 2.408.978 toneladas transportadas a las 1.466.502 en 2011. Ya en el año 2008 para la ocupación conductor de camión hubo 49.418 demandas de empleo para solo 3.000 ofertas, y en el año 2011, el número de demandas alcanzó la cifra de 70.625, mientras el número de ofertas apenas llegó a las 1.737. De tal manera que en el sector del transporte terrestre y las actividades anexas, se cerraron unas 14.500 empresas durante el bienio 2008-2010, y el valor añadido bruto de la rama de actividad Transporte y Comunicaciones, que venía suponiendo un 7% anual del total nacional hasta el año 2007, bajará un punto solo en tres años.

Esta situación ha afectado, especialmente, al servicio por cuenta propia: si los camioneros autónomos realizaban más del 33% de todas las operaciones de transporte en 2007, en 2011 solo se hacían cargo ya del 15%. La explicación:

[...] durante el 2009 están perdiendo la actividad muchísimos autónomos, entre otras cosas porque hay grandes empresas de mercancías por carretera que han hecho planes de ajuste frente a la crisis, [...] y han disminuido el colchón de autónomos que tenían, porque a un conductor autónomo no cuesta nada despedirle, vale con decirle “mañana no vengas a trabajar”(E1).

Es por eso por lo que, si en el año 2005 el porcentaje de no asalariados respecto de la población ocupada en el sector era del 35%, en el año 2011 se había reducido al 29%. Pero la crisis no solo está conllevando pérdida de actividad y de puestos de trabajo, sino también un empeoramiento de las condiciones laborales: según datos del Observatorio Social del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento la temporalidad llega a tasas del 92% de todas las contrataciones en 2011, casi 9 puntos más que en

¹⁹ Seguí Crespo, M. *et al.*, *Análisis de la literatura científica en materia de trabajo y salud: Sector transporte terrestre de mercancías*, Madrid, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene del Trabajo, Observatorio de Condiciones de Trabajo, 2010. pp. 4 y 5 del Resumen.

2007. Además, han ido desapareciendo los complementos que formaban parte de unas remuneraciones ya de por sí exiguas, y muy variables [especialmente a causa las dietas y las primas por kilometraje (ilegales, aunque muy frecuentes)]: “[...] les están quitando lo que ganaban por primas o complementos, se lo quitan, los están poniendo a convenio puro y duro, y así les bajan los salarios” (E2).

Por último, el trabajo que queda se ha intensificado todavía más:

[Y lo reconoce un empresario:] «Por ejemplo, la mayoría de la gente lo que quiere es dormir en casa, pero ahora con la crisis, también es verdad, que la gente ya está más dispuesta. Por ejemplo antes, que la gente hiciera horas extras o trabajara en fines de semana pues era muy difícil, pues ahora ya es más fácil. Ha pasado lo mismo con el absentismo, que ha bajado bastante: ahora curiosamente ha mejorado la salud de los trabajadores españoles, y se va nivelando con Europa. Claro, por el miedo al despido, el miedo a perder el trabajo hace que posiblemente la salud florezca, ¿no?. [risas]. No hay mal que por bien no venga. Y ahora los trabajadores cuando tienen mucho para elegir pues usas, y a veces abusas, de los derechos, y ahora ya no tanto. Ahora ya no se habla tanto de subidas de salarios, sino de que me quede como estoy, y se van quitando pluses y todo. (E25)

La presión de los precios a la baja ha hecho que muchos camioneros se hayan visto obligados a superar los límites reglamentarios de los tiempos de conducción por distintas vías, y no solo ilegales: por ejemplo, mediante «el sistema de postas, [...] que ya hay bases en las que llega un conductor con el camión, se queda allí y lo coge otro» (E12). El cabotaje, el uso de dos conductores para un mismo camión,... Hay veces que el camionero se vuelve en el automóvil con que ha llegado su compañero al final del viaje para que las horas de espera mientras le cargan y descargan el camión no contabilicen como tiempo de presencia o de espera.

En otras ocasiones es el propio conductor quien decide enlazar la conducción de un camión de gran tonelaje con una furgoneta (que no necesita llevar tacógrafo), como el caso de Roberto, quien hace una ruta diaria nocturna Madrid-Zaragoza transportando productos de alimentación para un supermercado en camión y dedica luego parte de la mañana con su furgoneta propia al reparto de pan por el centro de Zaragoza. [E28]. Otras veces los camioneros compaginan su trabajo con la conducción de un taxi u otras actividades no relacionadas con el volante.

Y todo ello explica, en definitiva, por qué existe en las encuestas esa diferencia tan grande entre la jornada prescrita tanto por los reglamentos de conducción, como por la normativa laboral, y el trabajo real: el 53% de los conductores declara pasar entre 40 y 49 horas a la semana al volante (esto es, sin contar los tiempos de espera o de descanso en viaje); y el 25% 50 horas o más [ESC].

Por estos motivos ya se ha incrementado la accidentalidad laboral entre los camioneros: la incidencia de accidentes con víctimas en los que se haya involucrado un vehículo de transportes ha pasado, entre 2007 y 2011, de 21 a 27 accidentes por 10.000 toneladas transportadas, según

nuestros propios cálculos²⁰, pues, además del incremento de las horas de conducción, la crisis está implicando un uso más intensivo de los medios de transporte: el número de kilómetros recorridos por vehículo/año, a pesar de la reducción drástica de la actividad, no ha dejado de aumentar, pasando de 12.168 km en 2007 a 13.449 km en 2011.

El tipo de infracciones detectadas por la inspección del Ministerio de Fomento en el control del tacógrafo (sin contar las denuncias efectuadas por los agentes de tráfico), también indica la ampliación del número medio de horas al volante, pues en 2011 respecto de 2007 no solo aumentaba el porcentaje de infracciones respecto del número de toneladas transportadas -de 31 a 43 infracciones por cada 10.000 toneladas-, sino que el peso de las infracciones por exceso de horas de conducción pasa del 15% al 28%, incrementándose también del 44% al 49% el peso de las debidas a faltas de tacógrafo.

A hay que añadir, por último, que el efecto de la crisis económica ha interrumpido drásticamente la renovación natural del parque de vehículos, alargando su antigüedad media: el porcentaje de camiones y furgonetas con 11 años o más que se dan de baja anualmente ha pasado del 35% en 2007 al 42% en 2010, según datos de la DGT²¹. Siendo éste un causante directo del incremento del riesgo de accidente, además del número de averías²².

En conclusión, el rápido declive que ha sufrido el sector tras el cambio de ciclo económico certifica el difícil papel que ha jugado la logística en la era de la flexibilidad, entendida ésta realmente como forma de obtención de rentabilidad a partir del mercadeo por parte de las grandes multinacionales con la diferencia de precios entre bienes y servicios a escala global. Pues, en esencia, las prácticas organizativas contenidas bajo el paradigma de la denominada *fabricación ligera* han estado realmente orientadas, como vimos, a descapitalizar al máximo los procesos productivos para permitir el abaratamiento de los costes laborales en distintas regiones gracias a la posibilidad de las empresas de deslocalizar rápidamente las tareas productivas.

Así pues, los riesgos derivados de la virtual obsolescencia de las mercancías fabricadas (almacenadas o en fase de fabricación); de las propias tecnologías de fabricación; de la formación de los trabajadores; de la especialización de los tejidos productivos locales; o en definitiva, de la siem-

²⁰ Aunque quedan fuera los ocurridos en el extranjero, desde hace una década el Observatorio Social del Transporte del Ministerio de Fomento elabora una estadística de la evolución del número de accidentes con víctimas en los que se ha visto involucrado al menos un vehículo destinado al transporte de mercancías y/o viajeros (diferentes tipos de furgonetas, camiones y autobuses) de la que hemos extraído los datos, que hemos cruzado con el número de toneladas transportadas.

²¹ "ENVEJECE EL PARQUE DE AUTOBUSES Y CAMIONES" Diario ABC, 16-1-2013. La noticia periodística reproduce cifras de ANIACAM (Asociación de Importadores de Automóviles), asegurando que el 73% de los camiones medios tiene una media superior a 10 años, algunos menos que los pesados rígidos (un 61%) y que las cabezas tractoras (un 48%).

²² En el año 2011, por ejemplo, según el Observatorio Social del Transporte, el 80% de los camiones implicados en un accidente tenían más de 5 años de antigüedad.

pre excesiva rigidez de las organizaciones ante los cambios en los mercados, han sido derivados a esas actividades “auxiliares” a la producción. Y es por esa razón por la que el rápido crecimiento del sector durante los años del llamado milagro económico español se ha seguido de ese no menos vertiginoso descenso de los niveles de empleo y de actividad que acabamos de apuntar.

El actual colapso del sector del Transporte de Mercancías por Carretera es el resultado de un modelo de crecimiento cortoplacista basado en el empleo, en ciertos sectores como éste, de una mano de obra de usar y tirar, que tiene hoy muy pocas posibilidades de reciclarse o “emprender” nuevas actividades profesionales cuando su “capital humano” se ha desvalorizado. Pues estos trabajadores, sus familias, e incluso comunidades enteras especializadas en este tipo de actividades, habían constituido toda una cultura profesional provisorio de recursos cualificacionales y sociales y habían hecho del camión su único y exclusivo modo de vida.

Anexo

ENTREVISTAS

- Camionero con experiencia y Responsable del área de Salud Laboral del subsector estatal de carreteras de CC.OO. (E1)
- Secretario (E2) -y un técnico- (E3) de Acción Sindical de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de la UGT;
- Coordinador del Gabinete Técnico del subsector estatal de carreteras de CCOO, que también representa a este sindicato como Vicepresidente de la Federación Europea del Sindicato de Transportes. (E4)
- Responsable de Salud Laboral de FENADISMER (Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de España). (E5)
- Secretario de Desarrollo y Coordinación Subsectorial, contactador para el caso de estudio en CCOO. (E6)
- Presidente de la Plataforma del Transporte creada con ocasión de las movilizaciones de 2007, Camionero, Dueño de pequeña Agencia de transportes. (E8)
- Responsable del área de la mujer de la Federación de Transportes y Comunicaciones de CCOO. (E9)
- Gestor CARRERAS-LOGÍSTICA. (E10)
- Gestor de CARRERAS-TRANSPORTE. (E11)
- Responsable de la federación de transportes de CCOO Aragón. (E12)
- Presidente de TRADIME. (E13)
- Dueño de TRANSMONTENEGRO, Agencia de Transportes. (E14)
- Empleados de AZCAR-Logística. (E15)
- Responsable de Relaciones Públicas de Plaza Zaragoza. (E16)
- Camionero de rutas nacionales de reparto capilar -Coslada-. (E17)
- Responsables de la Federación de Transportes de UGT (E18) y (E19)
- Delegado sindical del sector de transportes de UGT (E20)
- Camionero (E21) y Mujer (E22) ruta nacional -Coslada-

- Camionero (E23) y Mujer (E24) ruta internacional -Coslada-
- Empresario de Empresa de Transportes -Coslada- (E25)
- Camionero de transporte nacionales -Zaragoza- (E26)
- Camionero de transporte internacional (E27)
- Camionero de ruta fija nacional (E28)

FOROS, WEB, BLOG Y GRUPOS:

- <http://www.forodeloscamioneros.com/> [F1]
 - http://grupos.emagister.com/debate/mujer_camionera/7181-626857 [F2]
 - <http://lacomunidad.elpais.com/el-mundo-del-camion/posts> [F3]
 - <http://www.camionerosenruta.com/> [F4]
 - <http://mundodelcamion.mundoforo.com/index.php> [F5]
 - <http://victoria-trailer.blogspot.com/> [B1]
 - <http://www.facebook.com/Blogtruck> [B2]
 - <http://www.blogtruck.es/> [B3]
 - <http://www.blogdeltransportista.com/> [B4]
 - <http://tacograferos.blogspot.com/> [B5]
 - <http://el-choto.blogspot.com/> [B6]
 - <http://www.sorro.es/index.php> [B7]
 - <http://www.facebook.com/Blogtruck> - [!/Blogtruck?sk=info](http://www.facebook.com/Blogtruck) [B8]
 - http://www.fenadismer.es/index.php?option=com_content&task=view&id=628&Itemid=28 [W1]
 - <http://www.elportaldelcamionero.com/q/qx.htm> [W2]
 - <http://www.encamion.com/> [W3]
 - <http://www.seguridadviallaboral.es/> [W4]
 - <http://www.autonomo.es/> [W5] revista digital de los autónomos de Coslada.
 - <http://www.encoslada.es> [W6] revista digital de Coslada
- [En el texto se cita la referencia y la fecha de la entrada, si la hay, o de la consulta en su defecto.]